

合材工場 減少続く

災害対応への支障危惧

ここ数年、過去最少を毎年更新し続けている全国のアスファルト合材製造数量。2024年度は、3550万トとピーク時（1992年度、8084万ト）の4割程度にまで落ち込んだ。これに比例し、合材工場も減少の一途をたどり、ピーク時に1740基だったものが1000基を割り込み、現在はほぼ半減の987工場となっている。老朽インフラの加速度的な増加に加え、自然災害が激甚化・頻発化し、巨大地震の発生も切迫する中、日本アスファルト合材協会（今泉保彦会長）は「道路インフラの維持や、災害復旧に必要な道路啓開に支障を来す恐れが増している」と警鐘を鳴らす。

アスファルト合材は、施工に適した温度保持の関係で、工場からの出荷可能エリアが限られ、通常合材はおおむね半径30^キ圏内がそれに当たる。能登半島地震の応急復旧では、半島北部の3工場からほぼ全ての加熱合材を出荷してきたが、最北端にある工場は元々撤退を予定していたという。工場の分布だけではなく、

アス合材製造数量



製造能力も課題となる。南海トラフ地震による甚大な被害が懸念される高知県には、13工場が存在するが、製造能力が毎時100トを超える工場はなく、60〜90トの中規模工場が中心で、30ト台の小規模工場も複数ある。県全体の製造能力は総じて低く、復旧対応に時間を要する可能性が高いという。

高知南東の室戸半島地区に

焦点を当てると、出荷可能な工場は毎時60トが1基のみとなっている。このエリアの主要道路は総延長約111^キで、工場を24時間稼働させても、1日に供給できる合材量は約1・4^ロ分にどまり、全てを啓開するに約80日を要する計算になるという。

日合協の担当者は「地震発生から長期間、道路交通が確保されない恐れがある。最長でも何日で啓開を終えるのか、タイムリミットを決めて対策を考える必要がある」と指摘する。

半島や過疎地域など孤立が懸念されるエリアに必要な合材を届けるための対策として、日合協は、輸送距離を約1・5倍に伸ばせる中温化合材の活用、災害発生前の行政主導での政策的なプラント設置、重交通対応・全天候型常温合材の備蓄を提案している。

